

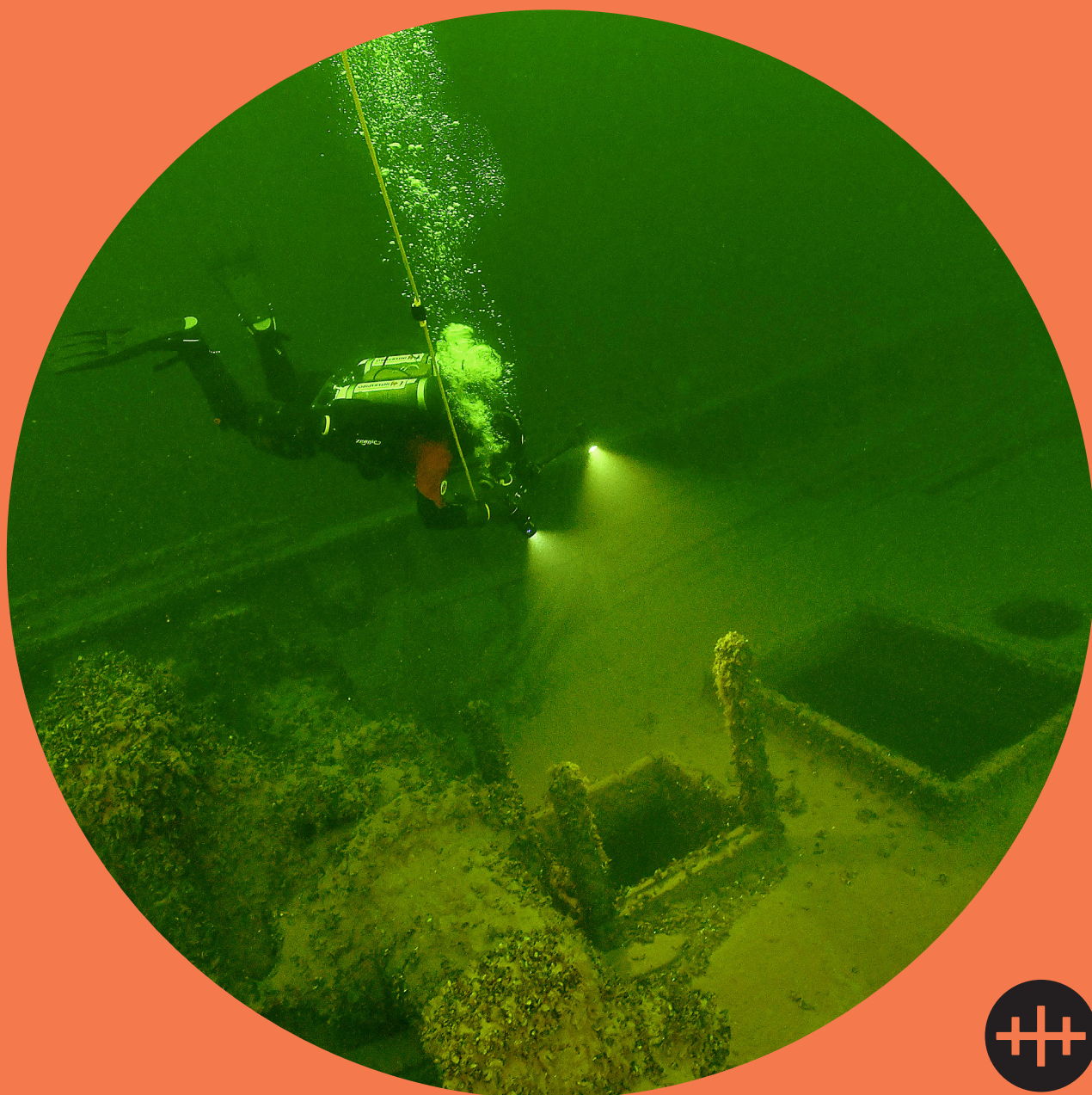
VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2023:7

PROSPER

VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

VÄSTERVIK 179 (L1955:2412)

VÄSTERVIKS SOCKEN
VÄSTERVIKS KOMMUN
KALMAR LÄN



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

HÅKAN ALTROCK

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2023:7

PROSPER

VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

VÄSTERVIK 179 (L1955:2412)

VÄSTERVIKS SOCKEN
VÄSTERVIKS KOMMUN
KALMAR LÄN

HÅKAN ALTROCK

Vrak – Museum of Wrecks
en del av Statens maritima
och transporthistoriska museer

P.O. Box 27131
SE-102 52 Stockholm
Tel 08 519 549 00

www.vrak.se
www.smtm.se

Statens maritima och transporthistoriska museer
är miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2023 Vrak – Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2023:7

Layout och grafisk form: Typoform
Omslagsbild: Övre däck på Prosper. Foto: Jim Hansson, SMTM.
(Digitalt museum, fotonr: VK. V:0016)

Upphovsrätt, där inget annat anges, enligt Publik Licens 4.0 (CC BY),
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>.
Lantmäteriets kartor omfattas inte av ovanstående licensiering.

INNEHÅLL

Introduktion	6
Observation	6
Fyndplatsen	11
Analys	12
Planering	12
Bedömning och rekommendationer	13
Referenser	14
Tekniska och administrativa uppgifter	15
Revisionshistorik	16
Bilaga 1. Historik – Prosper's sista tid och förlisningen	17
Bilaga 2. Fotostationer	20

INTRODUKTION

Denna rapport syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen Västervik 179 (L1955:2412). Lämningen utgörs av vraket av skonerten *Prosper*, som förliste 1865. Fartygslämningen ligger vid Spårösunds norra inlopp vid Västervik i Kalmar län (fig. 1).

Rapporten är ett dokument som kan revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genom-

förs och nya kunskaper framkommer, dels om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartygslämningen observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd och ett verktyg för bevarande och brukande.

OBSERVATION

Undersökningshistorik

1865 Den 25 november 1865 grundstötte och förliste skonerten *Prosper* i Spårösund utanför Västervik.

1866 I maj 1866, ett halvår efter förlisningen i Spårösund, bärgades *Prospers* rigg av Trelleborgs dykeribolag genom dykarna N. Norman och H. Peterson under ledning av kaptenerna Bengtsson och Pettersson. Att bärgningen av riggen gick bra kan man läsa i Västerviks veckoblad den 5 maj 1866, men ”*sjelfwa skrofvet, som till en del är fuldt af barlastsand har man öfwerlåtit åt hafwets innewanare, emedan fartygets värde icke motsvarar den med upptagandet förenade kostnaden.*” (Västerviks veckoblad 1866-05-05).

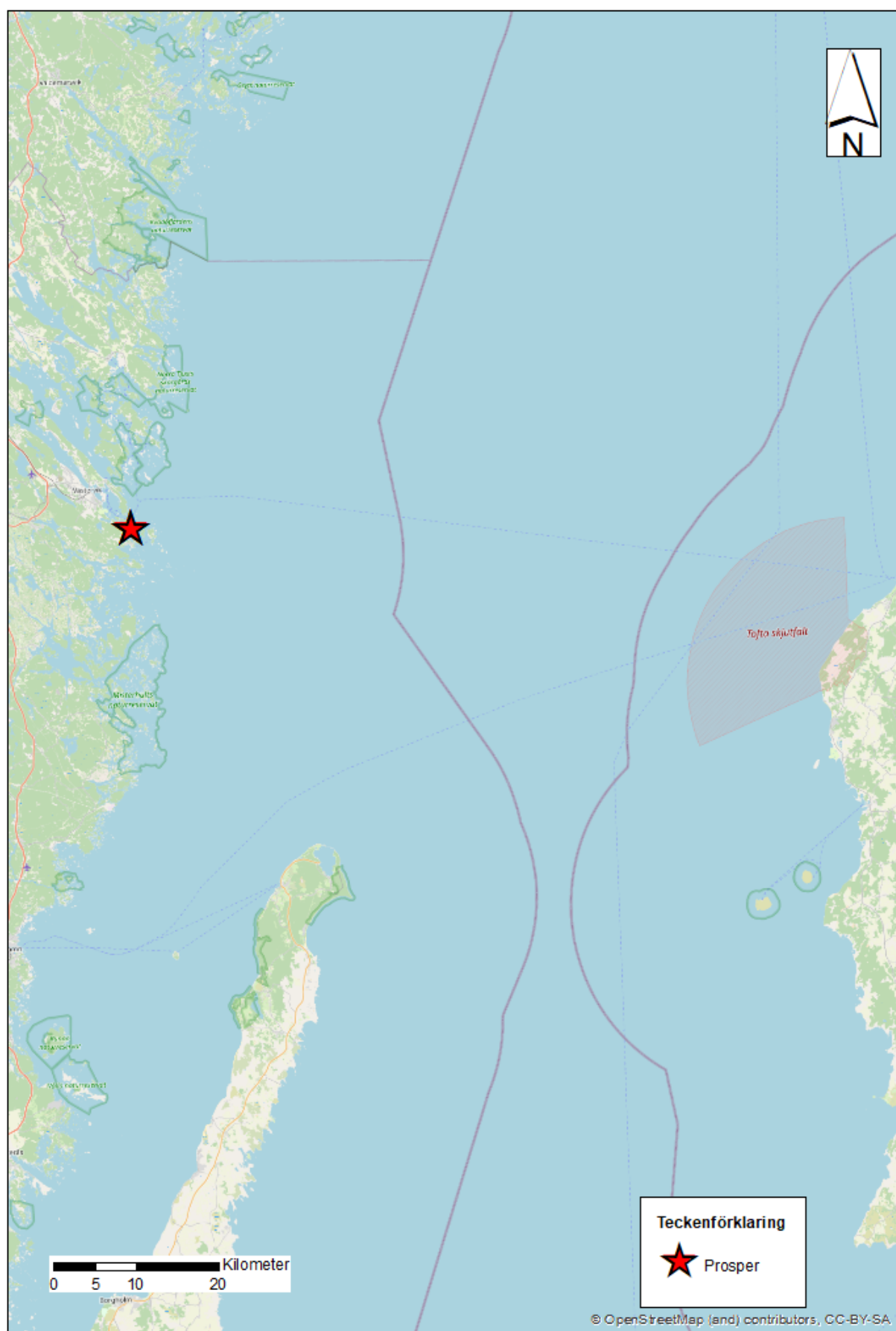
1965 Efter att riggen hade bärgats föll *Prosper* i glömska. Först 1965, nästan exakt hundra år efter förlisningen återfanns *Prosper* (SMA: 6231:001).

Vraket är lättillgängligt och ligger på bekvämt dykdjup, 14–19 meter. *Prosper* har därför allt sedan återupptäckten varit ett mycket populärt dykmål.

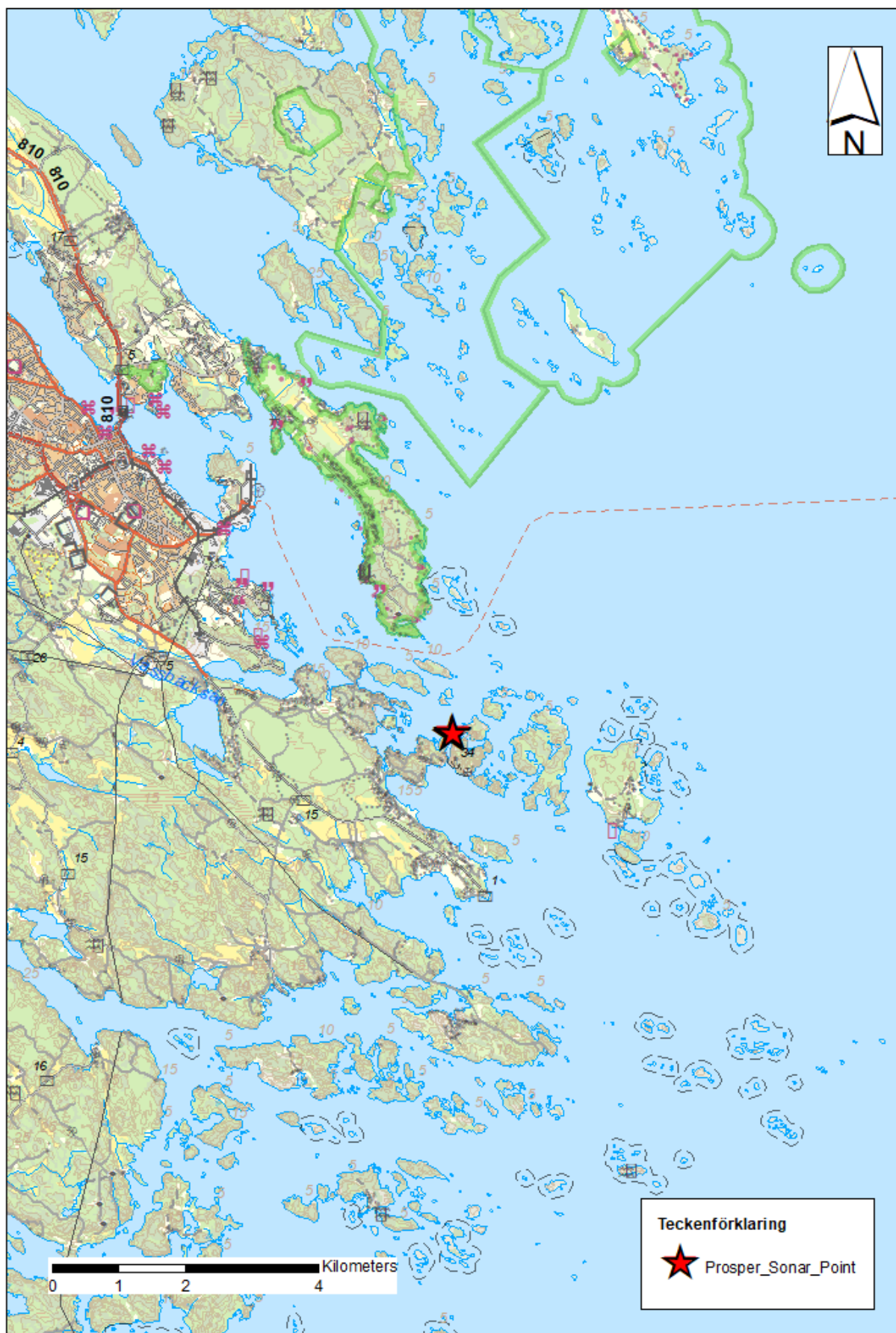
1989 År 1989 mätte Per Helsing och Håkan Sandberg från Karlstads dykarklubb upp fartygslämningen.

2016 År 2016 fornlämningsförklarade länsstyrelsen i Kalmar fartygslämningen *Prosper*. Bakgrunden var att lagstiftningen gjordes om 2014 så att fartygslämningar som förlit före 1850 bedöms som fornlämning i stället för efter 100 år som gällde tidigare. Länsstyrelserna har dock möjlighet att fornlämningsklassa fartygslämningar som förlit efter 1850 om de anses kulturhistoriskt intressanta.

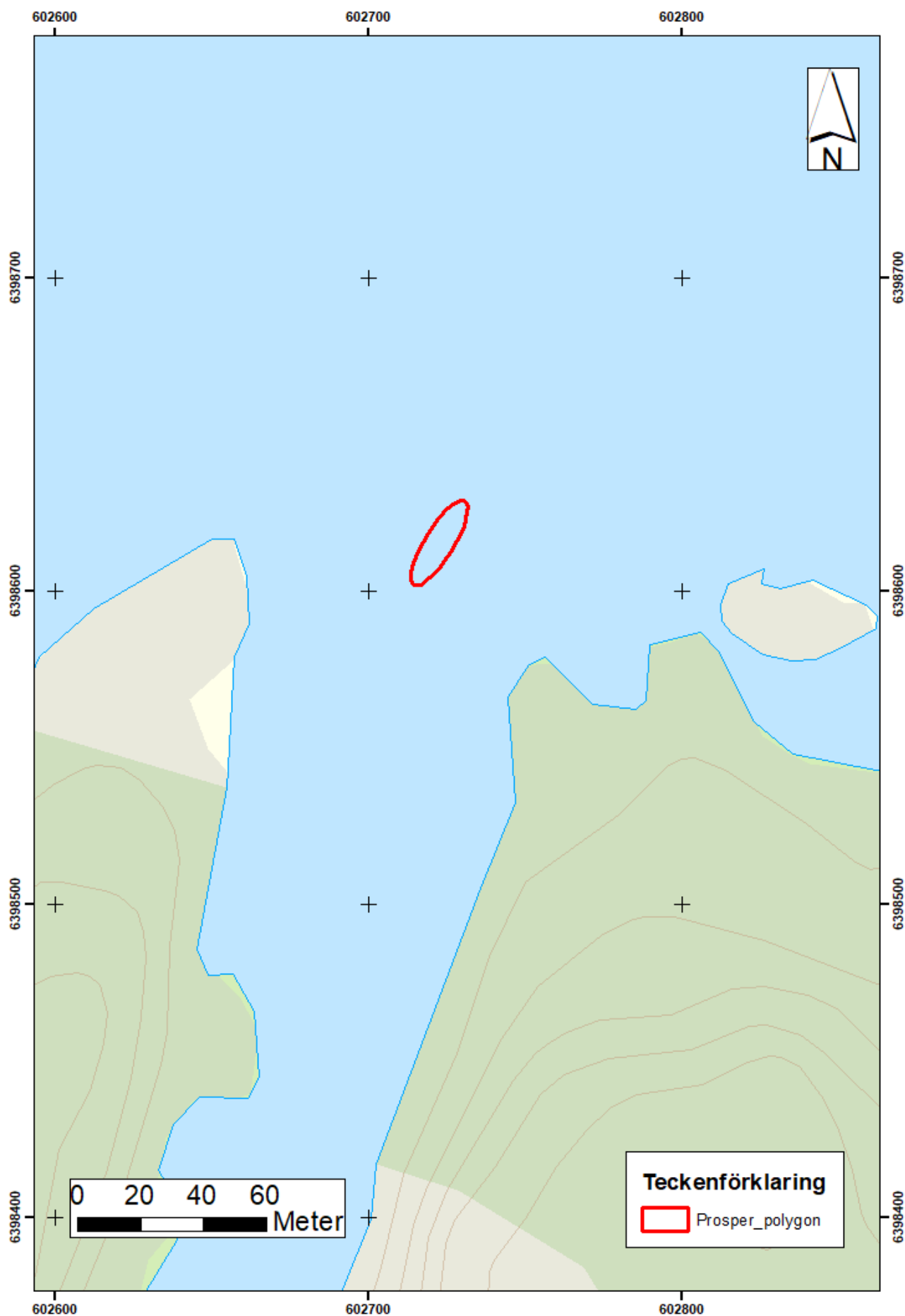
Länsstyrelsens motivering till fornlämningsförklaringen var att: *Prosper är en god företrädare för segelburen malmhandel innan ångans inträde. Mot bakgrund av dokumentationen kring förlisningsomständigheterna, fartygslämningens läge på botten och höga bevarandegrad har lämningen höga såväl teoretiska som fysiska upplevelsevärden. Fartygslämningen är skrovhel med relevanta och väsentliga delar av fartygets riggdetaljer bevarade. Det finns än idag stora möjligheter att kunna dokumentera de av mänsklig hand orörda resterna av livet ombord. Informationen finns på vrakplatsen i form av de föremål som besättningen förde med sig och utgör en sluten kontext med betydande kulturhistoriskt värde.* (Länsstyrelsen Kalmar, beslut 431-3576-16)



FIGUR 1. Förlisningsplatsen för Prosper markerad. Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Håkan Thorén och Håkan Altrock, SMTM. Skala 1:650 000.



FIGUR 2. Förlisningsplatsen utanför Västervik markerad. Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Håkan Thorén och Håkan Altrock, SMTM. Skala 1:85 000.



FIGUR 3. Vrakplatsen vid Spårösunds norra mynning. Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Håkan Thorén och Håkan Altrock, SMTM. Skala 1:1 700.

2022 Länsstyrelsen i Kalmar gav år 2022 Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) i uppdrag att göra en vård- och skyddsplan för Prosper. Vid dykningar 25-27 april 2023 fotodokumenterades fartygslämningen samt upprättades fotostationer (bil. 3). Vid samma tillfälle filmades även fartygslämningen för en 3D-modell (bil. 2).

2023 2023 polisanmälades en dykarklubb som höll en fotokurs på vraket. De misstänktes för att ha utsatt fartygslämningen för återkan. Utredningen i detta ärende pågår ännu vid denna rapports tryckande.

Kända arkeologiska data

Vraket efter *Prosper* ligger med fören åt S-SV mellan Grönö och Spårö strax öster om farleden som går genom Spårösund (fig. 4).

Själva fartygslämningen är mycket väl bevarad, skrovvel och med den inre delen av bogsprötet fortfarande på plats. Ett stort hål efter kollisionen med klipporna i sundet kan ses på babordssidan. Skeppets rigg är borta och en del däcksplankor är lösa eller saknas, mestadels ligger bräderna dock kvar på däck.

Slaget och förstävens kri är synliga liksom kölen på flera ställen. Rodrets underkant är också till största delen synlig. Vid fören och delvis längs styrbordssida ligger en mindre mängd delar från vraket, men dessa ligger inom fem meter från fartygslämningen så vrakplatsen måste ändå sägas vara väl avgränsad.

Fartygslämningen uppmättes av Per Helsing och Håkan Sandberg från Karlstads dykarklubb år 1989 (SMA 6231:1). Skrovlängden uppmättes till 30,5 m, bogspröt 5 m, bredd vid lastlucka 7,8 m.

Följande mått är mätta från fören (vid roten av bogsprötet) och akterut. Alla mått är tagna som yttermått av det inmätta. Mått i meter: 3,0 tvärbalk i höjd med relingen. 4,7-5,1 vinschtrumma. 5,5-6,5 nedgång (0,9 m bred). 7,3-8,5 lucka (1,75 m bred). 9,2-9,7 mastring (hålet är 0,53 m i innermått). 13,9-16,1 lastlucka (2,3 m bred). 18,5 mastring. 18,5 klossar på däck (1,6 m emellan). 20,6-21,8 lucka (1,7 m bred). 23,6 upphöjning av akter däck med 0,6 m. 25,5-27,5 nedgång (1,1 m bred). 28,8-29,2 hjärtstock till rodret (0,46 m diameter). 29,5 däck slutar. 30,5 båten slutar.

Fartygslämningen är fattig på föremål. Detta är sannolikt delvis en följd av bärgningar av sportdykare. Kanske upptogs vissa föremål också redan i samband med bärgningen av riggen strax efter olyckan. I samband med upptäckten 1965 iakttogs på fartygets däck "Några obestämbara, tunga, runda

föremål, som tycktes utgöra last - eventuellt bly". Enligt uppgift bärgades då även en plank och ett lerkrus med svart innehåll, som antogs vara blymönja. Kruset, som delvis sönderföll, anges vara 15 cm högt och ha en diameter på 10 cm 1965. Efter bärgningen anges fynden ha förvarats på ubåtsflottillen i Hårsfjärden (SMA 6231:1).

Lasten ska vid förlisningstillfället endast ha bestått av barlastsand.

Historisk kontext

Fartyget byggdes 1844 av Matts Ersson och Olof Ersson vid Lotsholmen invid Östhammar i Stockholms län. Hon byggdes av furu på klink för ägaren Pehr Allongsens och fick namnet *Carolina Charlotta*. Hon uppgavs mäta 74 44/100 skeppsläster (ca 182 ton).

År 1853 såldes *Carolina Charlotta* till brukspatronen Johan Tillberg på Falsterbo järnbruk, beläget i Hjortseds socken utanför Västervik i Småland, som 1857 lät bygga om henne i Västervik. Skeppsbyggmästaren C. F. Berglund samt skeppstimmermännen Carl Johan Petersson och A. P. Westin, konverterade skrovet från klink till kravell och förlängde skeppet med nästan 16 fot, till en uppgiven total längd om 91,40 fot. Härmed fick hon ett mått om 83 97/100 skeppsläster (ca 205,5 ton). I samband med ombyggnationen ändrades också skeppets namn till *Prosper* (SMA 6231:001). Fartyget användes för transporter kopplade till järnbruket.

Den 25 november 1865 kom *Prosper* under kapten Högbom seglandes i barlast mot Västervik från Karlshamn efter att där ha urlastat kol från Newcastle. Man nekade att ta emot lots ute på Stångskärdsdjupet och fortsatte för fulla segel i en rådande västsydvästlig storm. Meningen var tydligen att segla igenom Spårösund vilket dock misslyckades då skeppet inte ville falla av tillräckligt snabbt utan i stället seglade på klipporna vid mynningen till sundet.

Varför kapten Högbom valde att styra in i Spårösund med fullt segelställ och utan lots i den hårda vinden är okänt. En tidningsartikel till stöd för lotsarna antyder att besättningen var missnöjd med kaptenens beslut. Rimligen borde en sjöförklaring ha ägt rum men oavsett resultatet av den så verkar kapten Högbom ha fått fortsätta i kaptensyrket. I september 1866 kan man nämligen läsa att Högbom klarerat ut med skeppet *Maria* till Lübeck i barlast (Westerviks veckoblad 1866-09-05).

För en mer utförlig historik angående *Prospers* förlisning, se bilaga 1.

FYNDPLATSEN

Naturmiljön

Fartygslämningen ligger med en svag slagsida åt babord längs med en klipphylla, med fören åt S-SV.

Däcket ligger på ca 14 meters djup och maxdjupet till botten bredvid fartygslämningen är 19 meter. Botten på platsen är plan och består av en relativt tunn ler- och grusbotten.

Sikten på vrakplatsen kan variera men är oftast bra, mellan 5–10 meter.

Stratigrafi

Sedimentationen både på och utanför fartygslämningen är ringa, bland annat på grund av ofta förekommande ström i sundet.

Nedbrytningsprocess

De goda bevarandeförhållanden som råder i Östersjön, med bland annat avsaknad av bormusslan *Teredo Navalis*, ofta kallad skeppsmask, innebär i allmänhet att kraftiga, kravellbyggda fartyg i trä bevaras relativt väl.

Från det att riggbärgningarna avslutades 1866 till dess att fartygslämningen upptäcktes antas inga dykningar eller bärgningar ha företagits på platsen.

SMTM bedömer att *Prosper* är mycket välbevarad för att vara en över 150 år gammal fartygslämning. Erosionen är förhållandevis ringa. Däremot har en del däcksplankor lossnat och andra är på väg att släppa vilket syns på att de buktar uppåt. Detta bedöms delvis kunna vara ett resultat av all den instängda luft som utandas av de dykare som penetrerar fartygslämningen.

Att plundring sedan skett är något som kan ha påskyndat vrakets nedbrytningsprocess. När föremål flyttas och det rörs om i fartygslämningen kan skrov och kulturlager förändras, vilket kan ha påverkat och accelererat nedbrytningen.

Bevarandeförhållanden

Då fartygslämningen ligger inomskärs är den inte så utsatt för väder och vind. Djupet på vrakplatsen gör att fartygslämningen inte påverkas nämnvärt av vågor eller is.

Fartygslämningen ligger mitt i ett vältrafikerat sund, där ibland även större båtar/fartyg går igenom. Detta verkar dock inte påverka fartygslämningen, som ligger på tryggt avstånd från propellerströmmarna.

Till skillnad från vrak i närheten av hamnar, ett känt exempel är skeppet *Vasa*, har *Prosper* inte utsatts för större mekanisk påverkan av ankringar.

Tillgänglighet

Lämningen efter *Prosper* är relativt lättillgänglig, då den ligger inomskärs och nära Västervik. Det går att ta sig ända ut till Spårösund med bil. Dock måste man gå och simma rätt långt för att nå vraket från land.

Bottendjupet på vrakplatsen, 19 meter, passar även oerfarna dykare. Däremot är trafiken i sundet sommartid tät och uppstigning direkt från fartygslämningen är inte att rekommendera.

Dykupplevelsen får anses som mycket god, dock kan strömmen vara kraftig vid nordlig eller sydlig vind. Sikten blir då också dålig. Bäst att dyka på *Prosper* är på vintern, då sikten är bra och båttrafiken mindre. Tack vare det ringa vattendjupet på runt 14–19 meter tränger dagsljus ner under stora delar av året.

ANALYS

Läsbarhet

Läsbarheten av *Prosper* är mycket hög och ger en lättförståelig bild av lämningen då den är skrovhel, väl avgränsad och till största delen ligger ovan botten. *Prosper*s förlisning är väl dokumenterad, vilket också bidrar till förståelsen. Det stora hål som slogs upp på babordssidan och som var anledningen till att hon sjönk ligger exponerat och åtkomligt.

Kunskapsvärde

Vraket är relativt unikt i sitt välbevarade skick. Som ett segelfartyg från första halvan av 1800-talet knutet till Falsterbo bruk är hon en god företrädare för segelburen transport innan ångfartygen tog över. *Prosper* var en del av den industri och handel som hjälpte till att industrialisera Sverige.

Eftersom kännedomen om detaljerna kring den dramatiska förlisningen är omfattande och då fartygslämningens läge på botten och höga bevarandegrad gör den tillgänglig, lättläst och informativ har lämningen höga upplevelsevärden.

Tidskontext

Mitten av 1800-talet är en period då industrialiseringen tog fart i Sverige. Bruksmiljöer växte upp på många ställen och Sverige blev storexportör av järn och virke. *Prosper* var en del av detta då hon åtminstone det sista året seglade med både virkeslaster och malmlaster.

Redan på 1200-talet nämns Spårö som en ö mellan Vinö och Askö i Kung Valdemars farledsbeskrivning. I Johan Månssons sjöbok 1644 omnämns också en vårdkase på Spårö. Den båk som nuförtiden kan ses på Spårös höga berg byggdes 1775. Under 1800-talet låg det en tullposter på Grönö på den västra sidan av sundet. Här var alla in- och utgående fartyg tvungna att stanna till och låta sig visiteras.

PLANERING

Hotbilder

Vraket efter *Prosper* är lättillgängligt vilket gör att många dyker på platsen. Att plundring har skett är därför väntat och beklagligt. Förutom tiden själv utgörs nog det därför största hotet mot *Prosper*s bevarande av vrakplundrare, som plockar bort föremål samt av ovarsamma sportdykare. Även sportdykare som tar sig in i vraket kan ha negativa konsekvenser för fartygslämningen, då instängd utandningsluft och mekaniskt slitage verkar påverka skrovet.

Vid SMTM:s fältarbete 2023 kunde inga tydliga spår efter ankringar i vraket ses. Eftersom *Prosper* är ett populärt dykmål bedöms dock ankring som ett potentiellt hot.

Lagskydd

Lagskyddet för *Prosper* är starkt. Hon ligger på svenskt territorialvatten och har status som fornlämning enligt Kulturmiljölagen (1988:950). *Prosper* fornlämningsförklarades av länsstyrelsen 2016. Vraket är inte belagt med dykförbud.

Tillsyn/övervakning

Det finns i dagsläget ingen formell övervakning av *Prosper*s vrakplats.

BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Kulturhistoriskt värde

Prosper har ett högt kulturhistoriskt värde. Det beror främst på att det är en mycket välbevarad fartygslämning med bra läsbarhet. Vrakplatsens upplevelsevärde är stort, då det ligger på ett för många dykare tillgängligt dykdjup. Fartygslämningen har stor potential att på ett pedagogiskt sätt lyfta fram Östersjöns unika kulturarv och Sveriges industrialisering för en bredare publik.

Bevarandeåtgärder

Fartygslämningen skyddas sannolikt allra bäst genom att införa ett dyk- och ankringsförbud med krav på dykguide vid dykning. Dykningarna blir då övervakade och den för fartygslämningen skadliga penetreringen av skrovet skulle kunna förhindras. Systemet med kontrollerad dykning, så som det bedrivs inom Dalarö dykpark/skeppsvraksområde i Stockholms skärgård, har visat sig fungera väl. På tre av fartygslämningarna inom dykparken krävs dykguide för att få dyka. Dykningen blir då övervakad av en utbildad dykguide, samtidigt som denna kan se och inrapportera eventuella skador på vraket.

Eftersom det dyks väldigt ofta på fartygslämningen bör en boj för ankring av fartyg anordnas, så som skett för vrak inom Dalarö dykpark/skeppsvraksområde i Haninge kommun, Stockholms län. Detta för att minska risken för ankringsskador. Bojen kan förses med insimningslina.

Vård- och skyddsplanen är i sig ett viktigt verktyg i bevarandearbetet, då den möjliggör för dykande myndigheter, som Sjöpolisen och Kustbevakningen, att upptäcka eventuella för-

ändringar på platsen. Vård- och skyddsplanen är tänkt som ett levande dokument som uppdateras med iakttagna förändringar. Därigenom kan lämningens status och förändring även följas över tid.

Forskningsbehov

Skeppstypen, skonert, var vanligt förekommande och *Prosper* byggdes också i en tid varifrån skeppsritningar är tillgängliga. Att utröna hur ombyggnaden från klink till kravell utfördes och om detta kan skönjas på fartygslämningen, till exempel vid den stora skadan som uppkom på bordläggningen vid förlisningstillfället, skulle kunna vara givande. Det arkeologiska forskningsbehovet är i övrigt begränsat.

Av intresse vore dock även att studera fartygslämningens naturliga nedbrytning i undervattensmiljön. Kunskapen om varför vissa fartygslämningar bevaras bättre än andra beroende på vilken miljö de ligger i är fortfarande bristfällig.

Mer historisk forskning kring den faktiska orsaken till olyckan skulle öka upplevelsevärdet av fartygslämningen. Det finns flera frågetecken kring olyckan och hur den skildrades i tidningarna, också vad gäller tullarnas roll i räddningsarbetet och attityden gentemot lotsarna. Varför avböjde kaptenen lotsarnas hjälp? Varför gav sig *Prosper* in i Spårösunds trånga vatten utan att minska segel? En tidningsartikel i Westwerviks veckoblad 4 december 1865 antyder att åtminstone delar av besättningen var missnöjda med kaptenens beslut. En annan fråga är vilka kvinnan och pojken var, som uppges ha räddat tre ur besättningen med en liten båt (se vidare bilaga 1).

REFERENSER

Otryckt källmaterial

Svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMA),
SjöMIS, Extern identitet: 6231:001.

Länsstyrelsen Kalmar. Beslut enligt 2 kap
Kulturmiljölagen (SFS 1988:950).
Diarienummer: 431-3576-16, 2016-06-09.

Tidningar

Kungliga Biblioteket: <https://tidningar.kb.se>

Internet

Fornsök, Riksantikvarieämbetets
fornminnesregister. www.fornsok.se

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers diarienummer: 5.3.2-2022-1838

Landskap: Småland

Län: Kalmar län

Kommun: Västervik

Socken: Västervik

Lagskydd: Fornlämning

Lämningsnummer: L1955:2412

RAÄ-nr: Västervik 179

Vattendjup: Cirka 14 meter (däcket), bottendjup på drygt 19 meter

Uppstick över sjöbotten: Skrov, cirka 5 meter.

Position SWEREF 99 TM: N 6398602 E 602714 (För), N 6398629 E 602731 (Akter)

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) är en myndighet som består av

Vrak - Museum of Wrecks, Sjöhistoriska museet, Vasamuseet, Marinmuseum i Karlskrona och Järnvägmuseet i Gävle. Myndighetens namn var tidigare Statens maritima museer (SMM) och innan dess Statens sjöhistoriska museer (SSHM).

Dokumentationshandlingar

Digitalt dokumentationsmaterial: Video, stillbildsfotografier och digitala ritningar förvaras digitalt på Statens maritima och transporthistoriska museers servrar.

Vid den digitala hanteringen av dokumentationsmaterialet och rapportframställningen har följande programvaror använts: Esri ArcMap, Microsoft Word, Photo Shop, m.fl.

Fotografier: 20 st fotografier arkiveras i databasen PRIMUS på Statens maritima och transporthistoriska museer. Fotonr: VK. V 0013, VK. V 0014, VK. V 0017, VK. V 0018 samt VK. V 0045-VK. V 0060.

SMTM:s 3D-modeller laddas upp på: <https://sketchfab.com/maritima>

REVISIONSHISTORIK

Vård- och skyddsplan för fartygslämning benämnd Prosper i Västerviks kommun

Datum	Händelse	Namn
2023-10-24	Upprättad av	Håkan Altroch

BILAGA 1. HISTORIK

PROSPERS SISTA TID OCH FÖRLISNINGEN

Genom olika tidningars sjöfartsnyheter går det att följa Prospers resor det sista halvåret fram till den ödesdigra sista färden hösten 1865.

10/6 1865

Lämnade Travemünde mot Västervik.
(*Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 1865-06-15).

14/6 1865

Inklarerad till Västervik.
Från Lübeck i barlast.
(*Västerviks veckoblad* 1865-06-14).

29/6 1865

Inklarerad till Travemünde.
Från Westervik med trävaror.
(*Västerviks veckoblad* 1865-07-15).

7/7 1865

Lämnar Travemünde. Till Västervik.
(*Nya Dagligt Allehanda* 1865-07-12).

10/7 1865

Inklarerad till Westervik.
Från Lübeck i barlast.
(*Västerviks veckoblad* 1865-07-15).

19/7 1865

Utklarerad från Westervik.
Till Lübeck med trävaror.
(*Västerviks veckoblad* 1865-07-22).

6/8 1865

Inklarerad till Travemünde.
(*Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 1865-08-11).

15/8 1865

Avgår från Travemünde. Till Borgå.
(*Möjligen ett feltryck, borde vara "Till Westervik"*)
(*Nya Dagligt Allehanda* 1865-08-21).

22/8 1865

Inklarerad till Westervik. Från Lübeck i barlast.
(*Västerviks veckoblad* 1865-08-26).

1/9 1865

Utklarerad fr Westervik.
Till New Castle med kopparmalm.
(*Västerviks veckoblad* 1865-09-09).

2/10 1865

Prosper ankom till Shields vid New Castle.
(*Stockholms dagblad* 1865-10-14).

10/10 1865

Ligger i New Castle och har lastat för destination Helsingör.
(*Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 1865-10-23).

1/11 1865

Prosper passerade Öresund den 1 nov.
Från New Castle till Carlshamn lastad med kol.
(*Nya Dagligt Allehanda* 1865-11-08).

10/11 1865

Inkom till Carlshamn med stenkol.
(*Karlshamns allehanda* 1865-11-11).

24/11 1865

Utklarerad från Karlshamn till Västervik i barlast.
(*Karlshamns allehanda* 1865-11-25).

Lördagen den 2 december kan man läsa i Westerviks veckoblad att Prosper hade gått under ett dygn efter avfärden från Karlshamn.

”En ganska bedröflig inträffade sistlidne Lördag, d. 25 November, i Spårösund, då Skonerten ”Prosper”, förd af Skepparen K. Högbom och tillhörig, Brukspatronen och Riddaren Tillberg på Falsterbo, der gick förlorad; och så mycket mera sorgligt, som en människas lif derwid spilldes. Förloppet af denna olyckshändelse förmåles sålunda: Kustsergeanten Treutiger tillika med e. o. Kustwakten Thorngren och kustroddaren Jaen Nilsson begåfwo sig i en mindre båt ut på Lindödjupet för att preja ett inkommande fartyg, förenämnde Skonert; med anledning af hård och ojemn westlig wind och swårigheter för fartyget att dreja bi, kom ingen bewakning ombord, utan åtföljde i båten fartyget på afstånd till Spårösund. Lots war wäl i god tid kallad, men hade efter wanligheten icke kommit ut mot fartyget förr, än dess biträde af skepparen ansågs umbärligt, hwarföre ock i anseende till wäderleken ej heller Lots blef tagen ombord. I annat fall, eller med en förständig Lots ombord, hade hwarje olycka säkerligen uteblifwit; ty wid inseglingen under Skepparens kommando till Spårösundet, omkring kl 10 f. m., fördes nu fulla segel, så att fartyget, som i den trånga mynningen af Sundet icke nog hastigt kunde falla undan winden, med stark fart törnade mot bergväggen midt för tullbostället och med den beklagliga påföljd att sidan af detsamma krossades; men seglationen fortsattes det oaktat, och förbi ett närbeläget, för påsättning, under sådana omständigheter, lämpligt ställe, till dess fartyget ytterligare törnade på westra udden af Sundets norra mynning. Der upphann bewakningen i tullbåten skyndsamt detsamma för att bistå besättningen, lade till i lowart wid sidan af det lutande fartyget, utan att förmoda någon trängande fara å färde, eller att fartyget, som emellertid genom winden i de ännu stående seglen drifwid af grund och twärs i Sundet, woro i så hastigt sjunkande tillstånd, och fick om bord fem man af folket; men härunder sjönk fartyget ögonblickligen, tullbåten blef af den uppkomne wattenforsen instörtad öfwer relingen och kantrad samt alla man i denna, likasom de tre å fartyget qwarwarande af besättningen, af wattenhvirfweln nerdragne i djupet, men åter uppförda och, efter stora ansträngningar, uppnående bramtuppen eller flytande stycken af fartygets inventarier, efter hand af tillkommen hjälp räddade, utom ofwannämnde Kustroddare Nilsson, som icke kunde bemärkas. Efter några timmars förlopp syntes han stående med fasta tag i stångwanten, fyra alnar under wattenytan; han upptogs snarligen och försök gjordes wissierligen till hans återstående till lifs, men fruktlöst. Nilsson, alltid rask och oförfärad, wågade lifwet, liksom hans förman och kamrat, för att rädda andras i deras nödställda belägenhet, men den

wackra afsikten tillförde honom sjelf döden; han sörjes nu bittert af en så plötsligt efterlämnad enka, sjuklig, men arbetssam och rättsskaffens, med 3. ne barn i ganska torftiga wilkor, och förtjenta af allt medlidande till lindring i deras arma, olyckliga belägenhet.

Kustsergeant Treutiger hann wid sin uppkomst ofwan wattenytan med knapp nöd få tag i en hängande tågända, då någon tog fast i hans fötter under wattenet; detta war Thorngren, som då af Treutiger blef uppdragen, nästan liflös, och båda woro sålunda nära att jemwäl omkomma. Treutigers båt är icke ännu tillrättakommen.

Genomfarten af Spårösund för wanliga fartyg är af det på 11 famnars watten sjunkna fartygets läge tills vidare i det närmaste stängdt” (Västerviks veckoblad 1865-12-02).

Vem som var uppgiftslämnare till denna artikel framgår inte men svaret lät inte vänta på sig speciellt som lotsarna vid Idösund kände sig orättvist kritiserade. Redan i nästa nummer fanns följande rättelse att läsa i tidningen:

Beriktigande

Då uti många delar oriktiga relation, Redaktionen i sitt förra nummer intagit om skonerten ”Prosper” för olyckande, flera osanna beskyllningar blifwit framkastade emot de wid Idö lotsplats stationerade Lotsar, såwäl i allmänhet, som speciellt wid detta tillfälle, torde Redaktionen icke kunna wägra införandet af nedanstående intyg och beriktigande:

”Undertecknade, som woro bland besättningen å Skonerten Prosper, då den under Kapiten Högboms befäl led skeppsbrott och sjönk wid Norra mynningen af Spårösund den 25 november detta år intyga följande:

Winden war W. S. W. med storm. Det dagades kring half åtta på morgonen och klockan tre qwart till åtta hissades lotsflagg. Kaptenen yttrade att lotsarna i anseende till det swära wädet ej skulle kunna komma ut, åtminstone ej möta utom Stångskäret. Lotsarne kommo emellertid kring tre qwarts timme derefter eller tre qwart till 9 på morgonen och mötte mellan Stångskärspricken (den inre) och Blekskären, den lämpliga plats der de kunde tags ombord. Från Idö lotsstation till det ställe, der lotsarne möter fartyget är afståndet kring en half mil, hwarunder lotsarne hade stick i stäf. Styrman hade ankaret klart och konstapeln stod med kastlinan färdig till kastning, men kapitenen förklarade att Lotsarne ej behöfdes. Hade Kapitenen welat, hade de, sedan nödiga manövrer blifwit gjorda, mycket wäl kunnat tagas ombord.

Lotsarne följde sedermera seglande efter fartyget, hwilket törnade och sjönk en half timme senare. Det war just Lotsarne som sedan räddade några af oss, hwilket wi tacksamt erkänna, samt Kustsergeant Treutiger och kustroddaren.

Wi uttala härmed vår bestämda öfwertygelse att Lotsarne således i allo fullgjort sin skyldighet wid detta tillfälle och icke låtit någon försummelse komma sig till last.

Ofwanstående, som efter våra uppgifter blifwit uppsatt samt sedan af oss granskadt intyga wi under edsförpliktelse.

Westervik den 4 december 1865

N. M. Hermansson, f.d. Styrman ombord på Prosper
C. G. Norstedt, Konstapel

A. M. Ödman,
G. A. Edwall,

Med egen hand på papperet.

Wittne på en gång närvarande:

Carl Erh. Berlin, Lektor

S. P. Röhman, Sjökapiten.”

Det wisar sig häraf att Lotsarne icke ett ögonblick dröjt att uppfylla sin pligt. De gingo i sjelwa werket fartyget till mötes genast det blef synligt och innan lotsflaggan blifwit hissad ombord, och detta oaktat den swåra storm som rasade och mot dem blåste stick i stälf. Det motsvarande fullkomligt Skepparens uttalande högsta förhoppning, och det war just denna sjelf, som wägrade att taga dem ombord, ehuru detta låtit sig göra. Det war slutligen just dessa samma trenne Lotsar, som räddade sex af de i sjönöd stadda männen, under det en liten, af en qwinna och en pojke rodd båt räddade de trenne öfriga. Referenten synes hafwa förtiget detta af Lotsarne lemnade bistånd, emedan det möjligen kunde anses lända dem till någon berömmelse lika ogrundad är beskyllningen ”att Lotsarne efter wanlighet ej komma ut mot fartyg förr, än deras biträde är umbärligt”. De fylla samwetsgrant sin pligt och fullgöra sin ofta ganska farliga tjenstgöring, men om stundom otåliga fartygsbefälhafware icke wilja bida tilldess Lotsarne hunnit att, ofta under motwind, arbeta sig bortom de halfannan mil från stationen belägna yttersta grunden, så stannar någon försumlighet derföre icke på Lotsarne.

Skonerten Prosper's förolyckande hade lika litet kunnat förekommas af en förståndig Lots, som af flere förståndige sjöman, som wid tillfället funnos ombord, såwida de ej egt rätt fråntaga Befälhafwarens befälet, i hwilket fall försöket att i storm och forcerande med segel snart sagdt på stället, från bidewind ändra kurs till fördewind, för att falla af inåt ett tätt i lä liggande trångt sund, helt säkert blifwit ogjort. Jag får slutligen tillägga att under min åttaåriga tjenstetid som Chef för denna lotsfördelning ingen anklagelse för försumlighet blifwit mot Idö Lotsar anmäld.

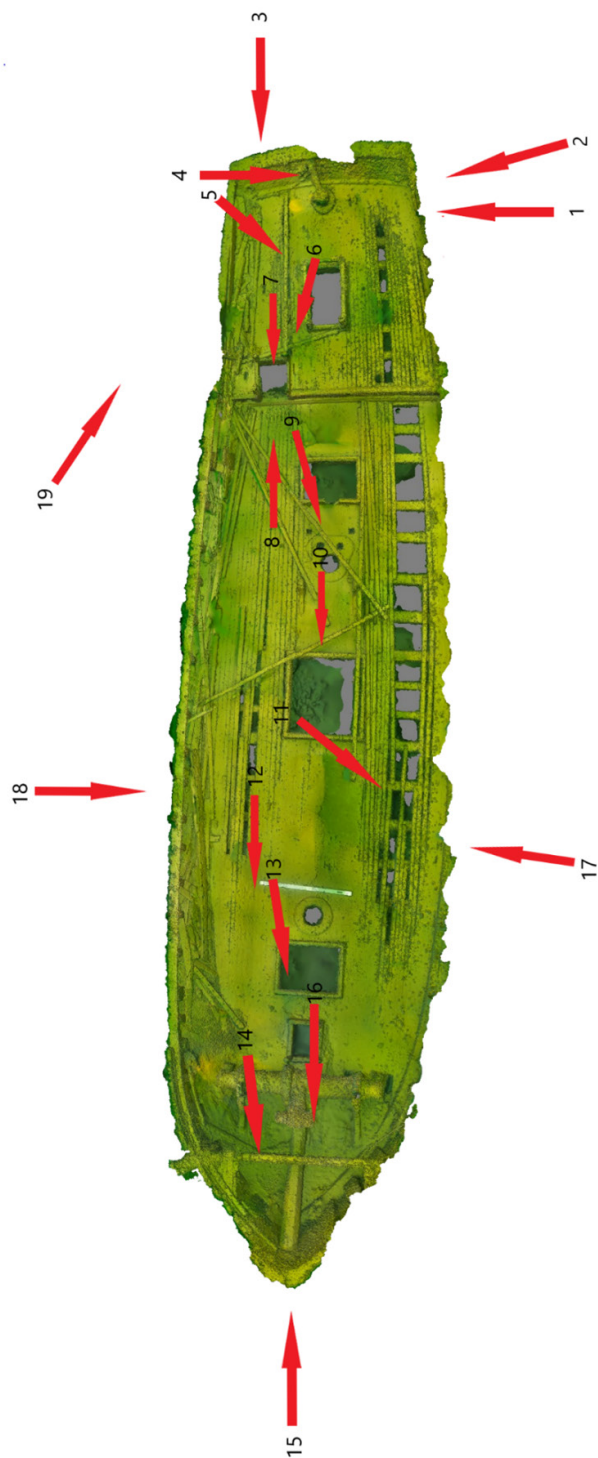
På grund af hwad ofwan blifwit anfördt fordrar jag att Redaktionen återtager de obehöriga och ogrundade beskyllningarne.

Westerwik den 6 december 1865

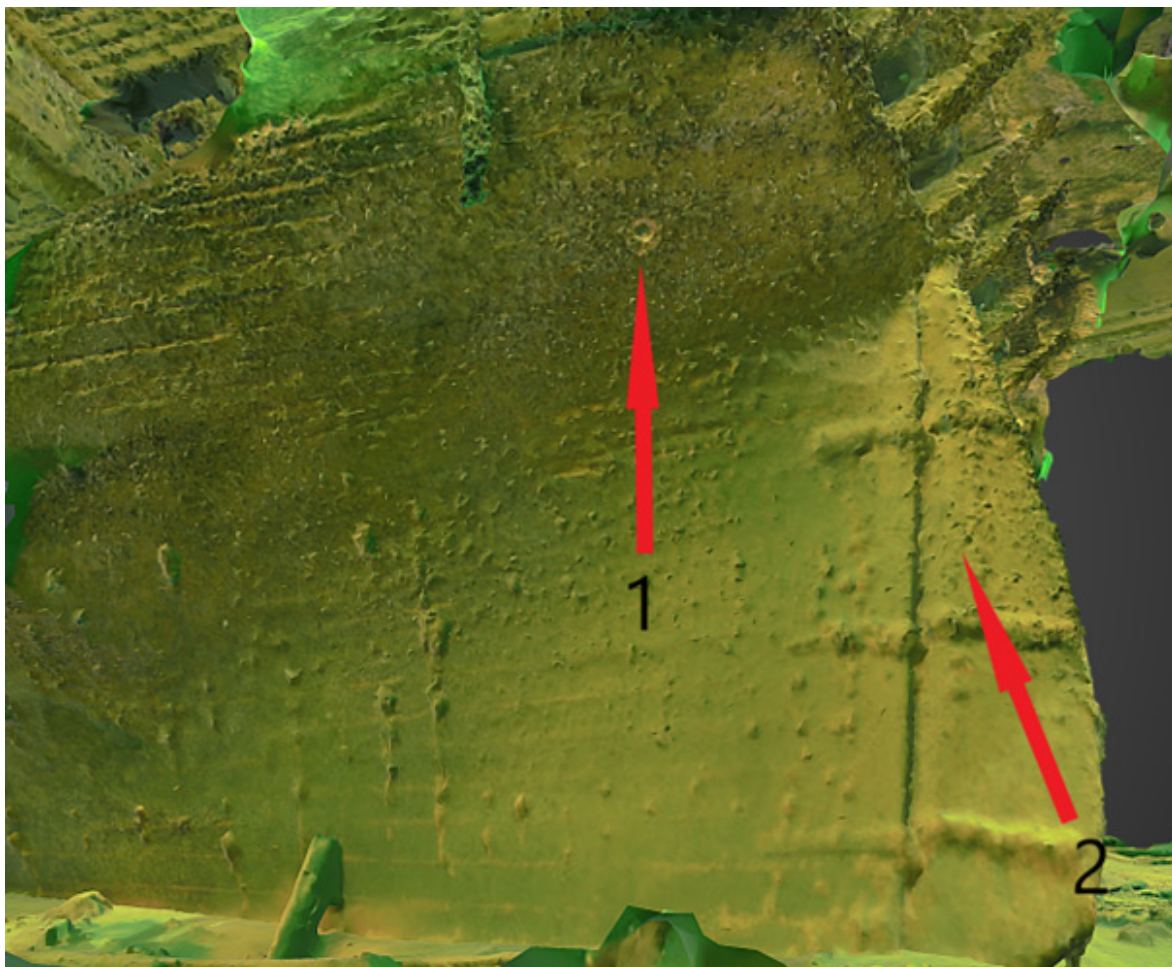
J. L. Windahl, Chef för Westerwicks Lotsfördelning
(Västerviks veckoblad 1865-12-09).

BILAGA 2. FOTOSTATIONER

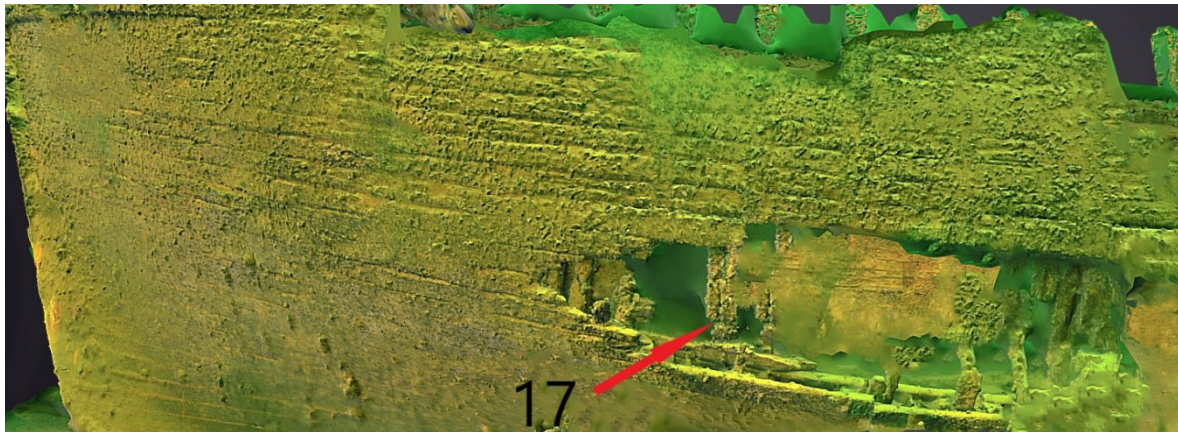
Bilder från 3D-modell från filmer tagna 25-27 april-2023. 3D-modell: SMTM.



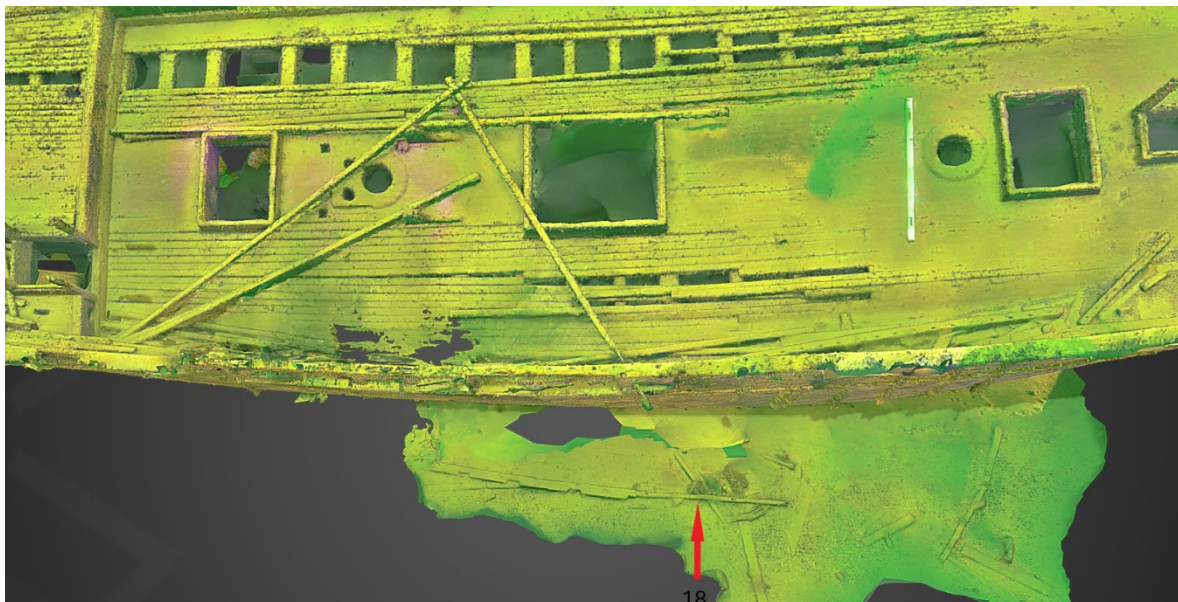
FIGUR 4. Fotostationer på 3D-modell av Prosper sett ovanifrån.
3D: SMTM. Bearbetad av Jim Hansson och Marco Ali, SMTM.



FIGUR 5. Styrbords låring. Fotostationerna 1 och 2. 3D modell: SMTM. Bearbetad av Jim Hansson, SMTM.



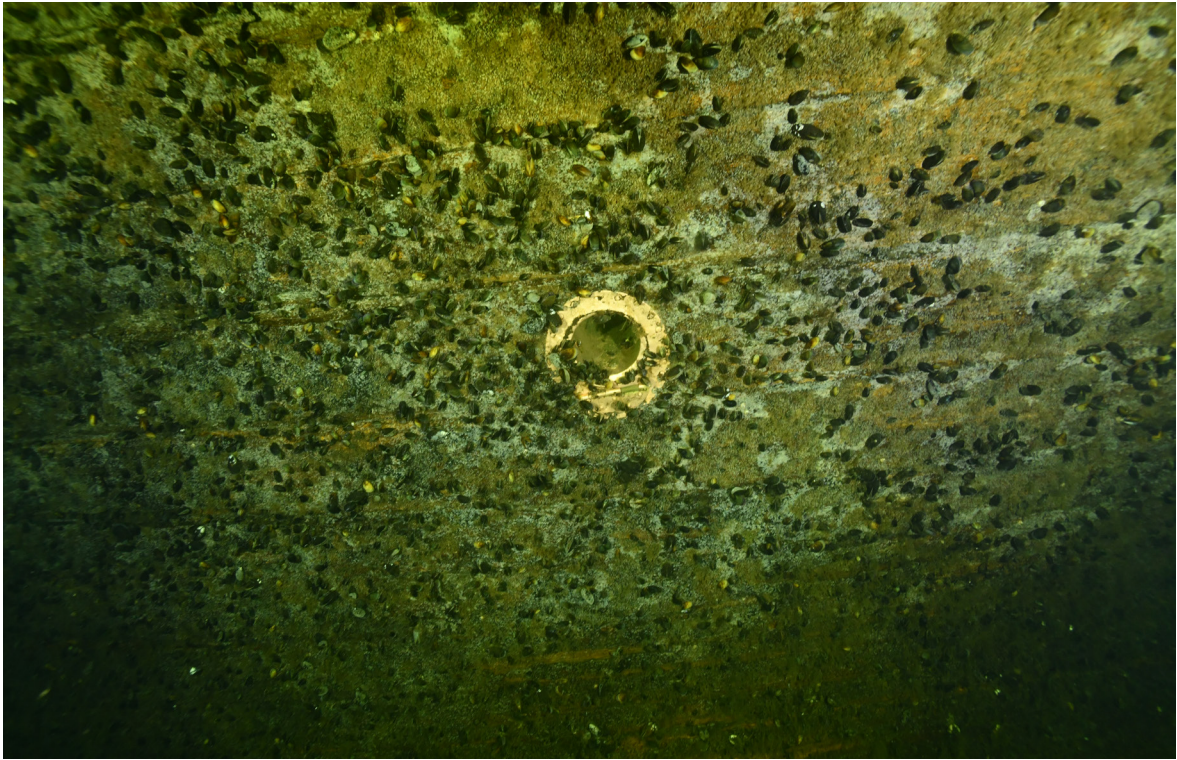
FIGUR 6. Babord för om tvärs. Fotostation 17. 3D modell: Vrak/SMTM. Bearbetad av Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 7. Tvärs styrbord. Fotostation 18. 3D modell: Vrak/SMTM. Bearbetad av Jim Hansson, SMTM.

Fotograferade 2023-04-26

1. Genomföring, akter BB, fotad mot BB sida.
2. Roder fotad från BB.
3. Akter fönster SB. Fotad akterifrån.
4. Styranordning, fotad från SB.
5. Akter däckshus. Fotad snett från SB.
6. Nedgångskapp fotad akterifrån.
7. Trappan, lejdare, nedgångskapp akterifrån.
8. Nedgångskapp med hål för ventil. Fotad akterifrån.
9. Mastfisk för stormast. Fotad akterifrån, snett från SB.
10. Stora lastluckan. Fotad akterifrån.
11. Däcket i höjd med skrovskadan, Fotad snett akterifrån mot BB-sidan.
12. Däcket, som buktar upp på SB sida. Främre lastluckan syns till vänster. Fotad akterifrån.
13. Bråspel och nedgångskapp. Fotad akterifrån.
14. Bogspröt, fotad akterifrån.
15. Galjonstimmer och detaljer i metall, fotad mot fören (på botten under bogspröt).
16. Tvärbalk för backdäck framför bråspelet. Fotad mot fören.
17. Skrovhål BB sida.
18. Trähjul. Fotad in mot SB sida. (Midskepps/stora lastluckan) kolla mot 3D
19. Träram. På botten SB sida (i höjd med akter lilla lastluckan). Fotad mot SB sidan.



FOTOSTATION 1

Genomförelse, akter BB, fotad mot BB sida.

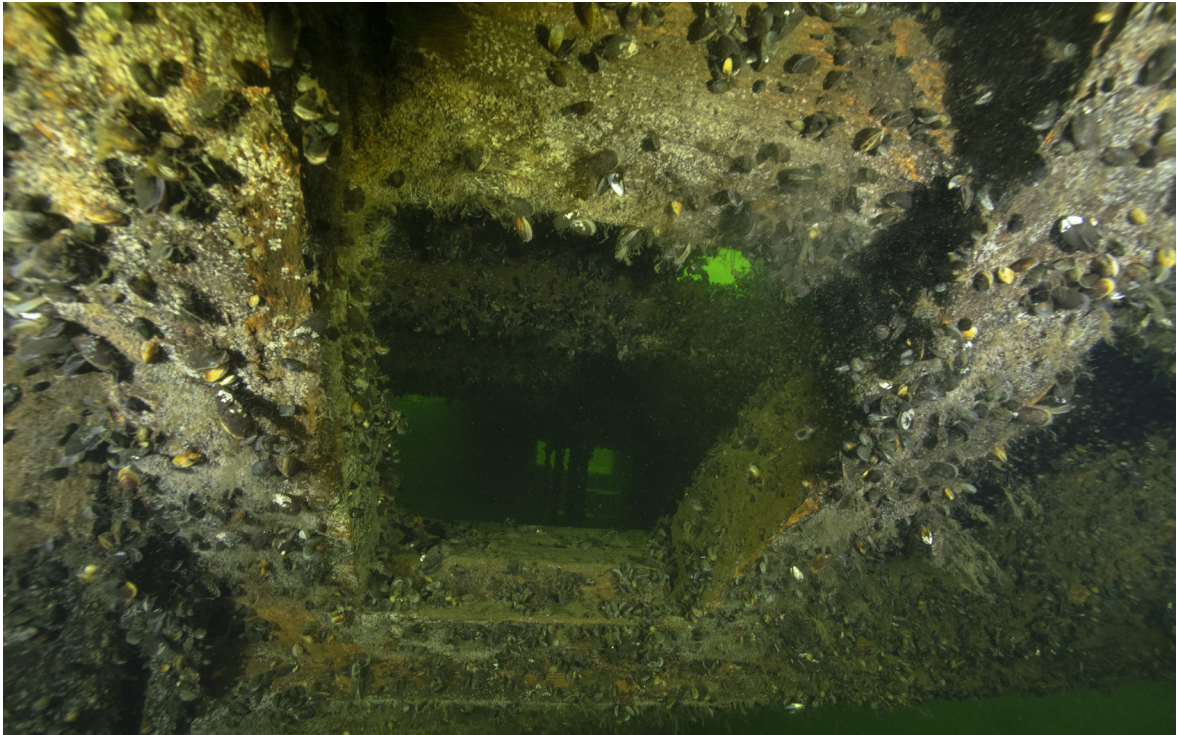
Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0045).



FOTOSTATION 2

Roder fotat från BB.

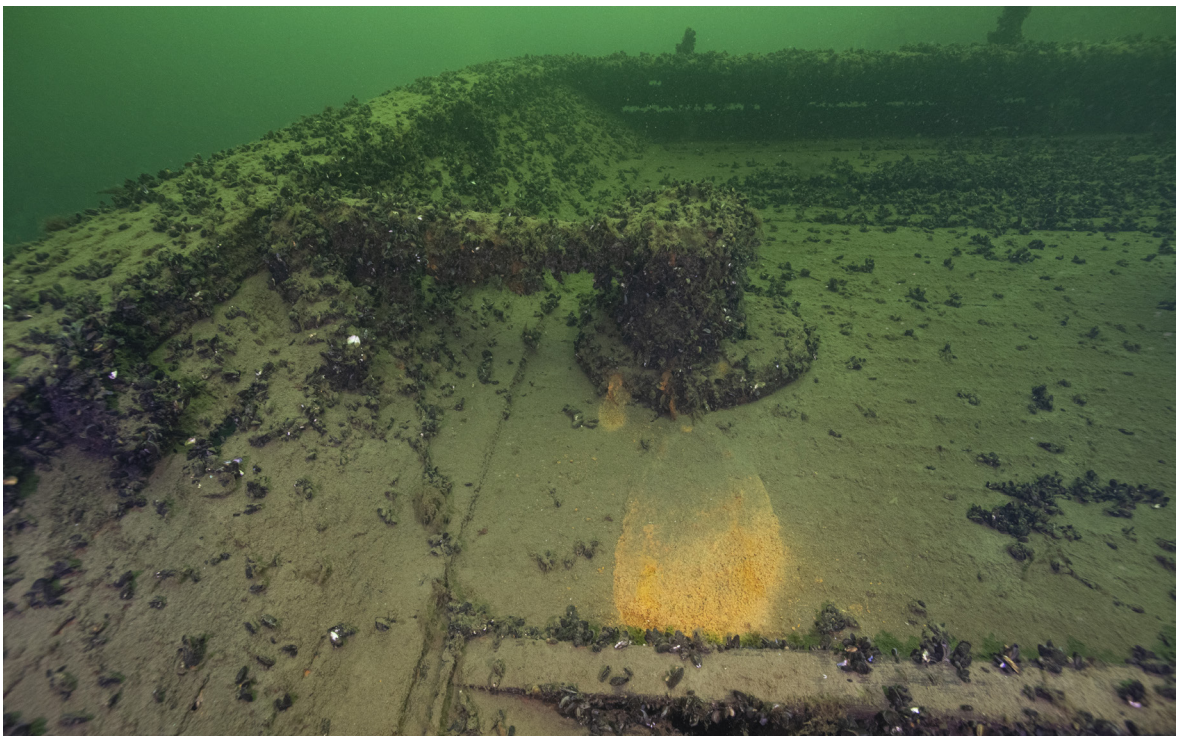
Foto: Jim Hansson, SMTM.(Digitalt museum: Fo VK. V: 0046).



FOTOSTATION 3

Akter fönster SB. Foto akterifrån.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V 0047).



FOTOSTATION 4

Styranordning, fotad från SB.

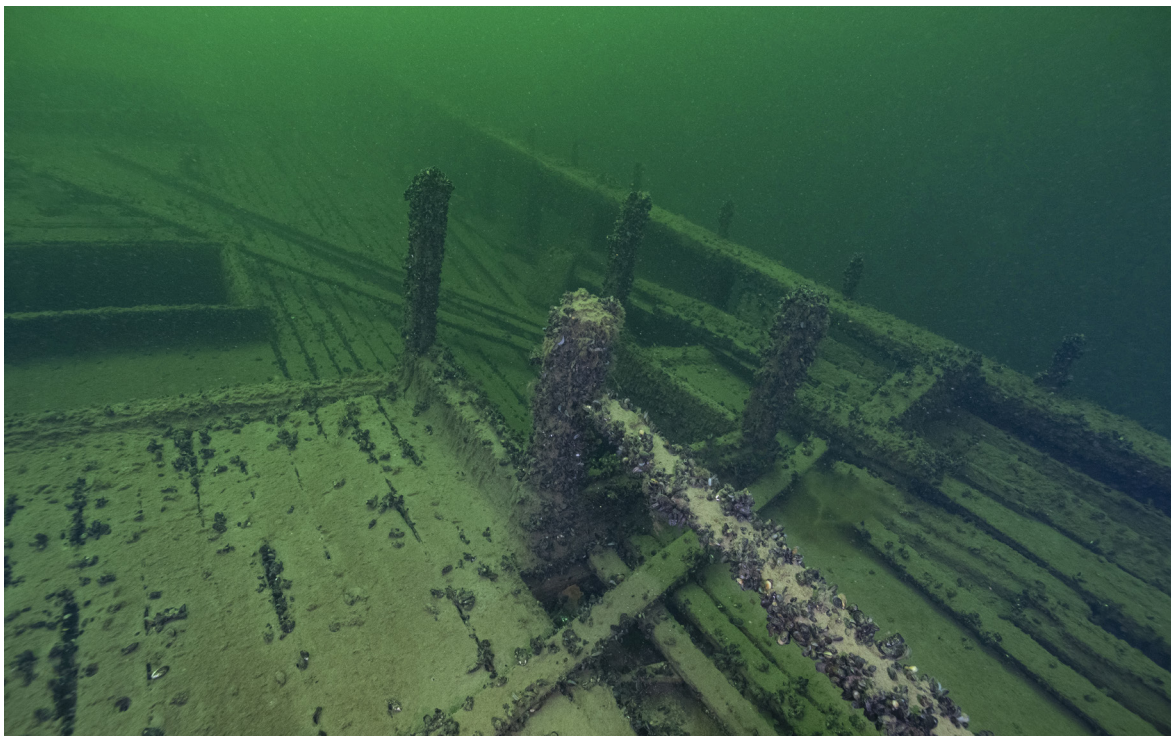
Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0048).



FOTOSTATION 5

Aktre däckshus. Fotad snett från SB.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0049).



FOTOSTATION 6

Nedgångskapp akterifrån.

Foto: Jim Hansson, Vrak/SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. K: 0050).



FOTOSTATION 7

Trappan, lejdare, nedgångskapp akterifrån.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK.V: 0051).



FOTOSTATION 8

Nedgångskapp med hål för ventil. Fotad förförån.

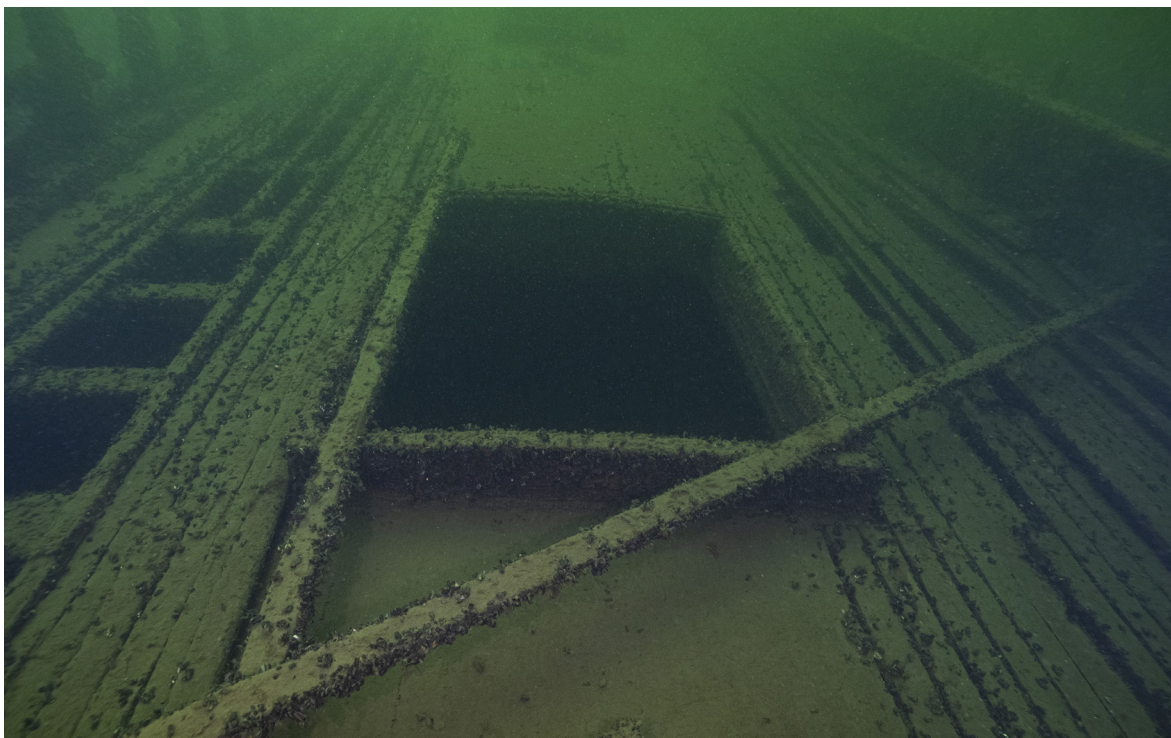
Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK.V: 0052).



FOTOSTATION 9

Mastfisk för stormast. Fotad akterifrån, snett från SB.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0017).



FOTOSTATION 10

Stora lastluckan. Fotad akterifrån.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0018).



FOTOSTATION 11

Däcket i höjd med skrovskadan, Fotad snett akterifrån mot BB-sidan.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0053).



FOTOSTATION 12

Däcket, som buktar upp på SB sida. Främre lastluckan syns till vänster. Foto akterifrån.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0054).



FOTOSTATION 13

Bråspel och nedgångsskapp. Foto akterifrån.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0014).



FOTOSTATION 14

Bogspröt, foto akterifrån.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V:0013).



FOTOSTATION 15

Galjonstimmer och detaljer i metall, foto mot fören (på botten under bogspröt).

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V:0055 samt VK. V: 0056).



FOTOSTATION 16

Tvärbalk för backdäck framför bråspelet. Fotad mot fören.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0057).



FOTOSTATION 17

Skrovhål BB sida.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0058).



FOTOSTATION 18

Trähjul. Foto in mot SB sida. (Midskepps/stora lastluckan).

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0059).



FOTOSTATION 19

Träram på botten SB sida (i höjd med akter lilla lastluckan). Fotad snett förifrån mot SB sidan.

Foto: Jim Hansson, SMTM. (Digitalt museum: Fo VK. V: 0060).

PROSPER

Denna rapport syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen Västervik 179 (L1955:2412). Lämningen utgörs av vraket av skonerten Prosper, som förliste 1865. Fartygslämningen ligger vid Spårösunds norra inlopp vid Västervik i Kalmar län (fig. 1).

Rapporten är ett dokument som kan revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genomförs och nya kunskaper framkommer, dels om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartygslämningen observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd och ett verktyg för bevarande och brukande.